



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori CANTINI, BORIOLI, FILIPPI, MANASSERO,  
MARGIOTTA, VACCARI, Stefano ESPOSITO, CALEO, PUPPATO, MORGONI,  
PEZZOPANE, CIRINNÀ e CARDINALI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 MAGGIO 2014**

Disposizioni per il recupero, la valorizzazione e la manutenzione delle tratte ferroviarie in disuso o dismesse e delle relative pertinenze

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge riguarda le ferrovie in disuso o dismesse, le stazioni e le tramvie urbane ed extraurbane per le quali manca un assetto definitivo e che si trovano in uno stato di abbandono in ogni parte d'Italia. Esso si pone come obiettivo quello di valorizzare tali infrastrutture e di reinserirle nell'ambito della mobilità urbana sostenibile, per creare percorsi turistici o affidarle in gestione a enti locali, enti di promozione sociale o privati, per un riutilizzo delle stesse che possa essere utile per le comunità locali.

Tale disegno di legge nasce dalle osservazioni di molti sindaci e amministratori locali che si trovano nel contesto urbano o extraurbano dove vi sono strutture mal conservate o fatiscenti o semplicemente inutilizzate e servirà a favorire una corretta gestione del territorio, sottraendo queste strutture al degrado.

Una situazione che rischia di diffondersi, dato quanto previsto dall'ultimo Contratto di programma 2012-2014 - Parte Servizi per la disciplina delle attività di manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di *safety*, *security* e navigazione, secondo cui le logiche di manutenzione della rete ferroviaria saranno condizionate a modelli di intervento differenziato in relazione al grado di utilizzo dell'infrastruttura.

Invece le strutture e linee ferroviarie realizzate con risorse pubbliche potrebbero essere non solo conservate per un'eventuale futura riattivazione, ma utilizzate per scopi sociali o diventare il volano di un'economia sostenibile, basata ad esempio sul turismo, ovvero reinventate nel contesto urbano per una mobilità integrata con quella esistente, utilizzando le leve del cofinanziamento che

un amministratore attento al suo territorio può ricercare.

Ad essere interessati da questo provvedimento in Italia, secondo una stima effettuata dall'Associazione italiana *Greenways*, potrebbero essere 5.500 km di linee ferroviarie da valorizzare e relative stazioni divenute impresenziate, a causa dello sviluppo tecnologico che le ha rese non più necessarie.

L'abbandono o lo scarso utilizzo delle linee ferroviarie è un processo che inizia in Italia con gli anni cinquanta, con lo sviluppo dell'industria delle auto e la realizzazione di nuove reti stradali. È a questo punto che alcune tratte ferroviarie vengono tagliate fuori dai percorsi attivi e altre subiscono pesanti decentramenti di flussi anticipatori di abbandono.

Per rivalutare questo patrimonio, di cui è ben presente l'importanza, con la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) all'articolo 2, comma 342, fu istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un fondo di 2 milioni di euro, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse. Il comma 343 del medesimo articolo ha previsto per l'attuazione del programma di cui al comma 342 l'individuazione da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dei trasporti, di criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici e l'avvio di progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse.

Con il presente disegno di legge si riparte da quell'esperienza e si tenta di dare una seconda vita alle stazioni e ai percorsi ferroviari abbandonati, rispondendo alle necessità delle comunità locali che le vivono.

Nello specifico l'articolo 1 individua le finalità del presente disegno di legge, reca le definizioni e indica le modalità per il censimento delle ferrovie dismesse o in disuso, da effettuare con apposito decreto ministeriale.

L'articolo 2 e l'articolo 3 concedono in gestione a comuni, regioni e province che ne facciano richiesta le ferrovie dismesse, qualora non ne fosse possibile il ripristino, per la creazione di percorsi ciclabili, pedonali e turistici, stabilendo inoltre che le pertinenze possano essere utilizzate a fini sociali e di manutenzione del territorio.

L'articolo 4 concerne le ferrovie per le quali manca un esplicito provvedimento di dismissione, imponendo, qualora sia in atto una sospensione del servizio da più di due anni, ai proprietari o concessionari di censire queste realtà in un periodo di tempo non superiore ai nove mesi e decidere per un'eventuale riattivazione del servizio per finalità proprie dell'infrastruttura o per finalità turistiche, o a dismetterle per l'utilizzo di cui all'articolo 5.

L'articolo 5 istituisce un fondo per le ferrovie dismesse e le relative pertinenze che possa essere utilizzato per cofinanziare programmi per la riconversione dei sedimenti ferroviari in percorsi ciclopedonali e turistici.

Infine l'articolo 6 reca la copertura finanziaria.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

*(Recupero, valorizzazione e manutenzione delle tratte ferroviarie in disuso o dismesse e delle relative pertinenze)*

1. La presente legge ha come finalità il recupero, la valorizzazione e la manutenzione delle tratte ferroviarie in disuso o dismesse e delle relative pertinenze.

2. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «ferrovia dismessa»: un tracciato ferroviario mai entrato in esercizio o sul quale è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o gestione;

b) «ferrovia in disuso»: un tracciato ferroviario sul quale, pur in assenza di un esplicito provvedimento di definitiva cessazione e di una conseguente dismissione dell'utilizzo proprio dell'infrastruttura, sia in atto una sospensione di fatto del servizio da più di due anni, non dovuta a esigenze di manutenzione straordinaria e esclusivamente legata alla programmazione e alle modalità contingenti di esercizio dei servizi universali di trasporto pubblico;

c) «pertinenze»: stazioni ferroviarie in disuso e strutture ad esse collegate, caselli ferroviari, depositi, officine, apparati tecnici e ogni altro bene immobile connesso all'infrastruttura principale.

3. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie dismesse e in disuso le ferrovie urbane, le tramvie extraurbane correnti prevalentemente in sede propria e le altre infrastrutture su ferro dismesse o in disuso, con le relative pertinenze.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, predispone un apposito elenco contenente le linee ferroviarie, le ferrovie urbane e le tramvie extraurbane, dismesse o in disuso sul territorio nazionale. L'elenco è aggiornato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno ed è pubblicato in una specifica sezione del sito del medesimo Ministero, liberamente accessibile a tutti i cittadini. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invia alle regioni e alle provincie autonome di Trento e di Bolzano, ai comuni e alle provincie competenti l'esito dei censimenti effettuati, anche al fine di informare sulle situazioni locali e di recepire osservazioni.

#### Art. 2.

##### *(Valorizzazione delle linee dismesse)*

1. Ferma restando la proprietà, le tratte ferroviarie e le relative pertinenze di cui all'articolo 1, sono affidate in concessione non onerosa alle regioni, ai comuni e alle provincie che ne facciano richiesta, assumendone piena responsabilità per gli aspetti inerenti alla sicurezza e per la corretta manutenzione, ordinaria e straordinaria, nonché per il rispetto dei vincoli storici e paesaggistici previste dalle normative vigenti.

2. Le regioni, le provincie e i comuni, che, ai sensi del comma 1, acquisiscono in concessione dal soggetto proprietario le tratte ferroviarie dismesse o in disuso e le relative pertinenze, possono affidare ad associazioni di volontariato o a cooperative sociali, ovvero a soggetti imprenditoriali individuati secondo procedure di gara, la gestione di attività inerenti la valorizzazione e la manutenzione del complesso delle infrastrutture e delle pertinenze indicate nella presente legge.

3. La stessa facoltà di cui al comma 2 è esercitabile direttamente da regioni, provincie

e comuni già proprietari o concessionari delle infrastrutture di cui all'articolo 1, al momento della sua entrata in vigore.

Art. 3.

*(Destinazione d'uso delle ferrovie dismesse)*

1. Le tratte ferroviarie dismesse o in disuso e le relative pertinenze, inserite nell'elenco di cui all'articolo 1, comma 4, possono essere utilizzate dai soggetti concessionari per il perseguimento delle seguenti finalità:

a) promozione di modalità sostenibili di trasporto ferroviario, anche non strettamente attinenti l'esercizio del servizio ferroviario universale;

b) fruizione in sicurezza dell'ambiente e del paesaggio sulle tratte ferroviarie dismesse o in disuso;

c) creazione di percorsi turistici e attività ricreative, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani;

d) valorizzazione e manutenzione delle stesse, al fine di impedirne il degrado e tutelarne l'integrità patrimoniale;

e) ripristino della destinazione trasportistica propria;

f) creazione di percorsi ciclabili, pedonali e per il turismo.

2. Le pertinenze delle tratte ferroviarie di cui al comma 1 possono essere utilizzate per:

a) finalità sociali, scuole, case di cura, presidi di protezione civile;

b) ricerche nel settore naturalistico;

c) finalità turistiche e ricettive collegate alla valorizzazione per le finalità di cui all'articolo 1.

3. Le tratte ferroviarie dismesse o in disuso, nelle porzioni di ambito urbano, per le quali si siano definiti progetti di recupero, sono prioritariamente utilizzate per creare

una rete di mobilità urbana, sia di modalità ferroviaria o tramviaria, sia di carattere ciclistico e pedonale, al fine di creare reti integrate di trasporto.

4. Con appositi regolamenti adottati dagli enti pubblici proprietari o concessionari sono disciplinate le modalità di sponsorizzazione degli interventi di cui ai commi 1 e 2 da parte di imprese e privati.

#### Art. 4.

##### *(Ferrovie in disuso)*

1. Per le tratte ferroviarie urbane e le tramvie extraurbane in disuso, non interessate da esplicite e formali misure di cessazione dell'esercizio di servizi di trasporto e relative pertinenze, Rete ferroviaria italiana Spa, nonché le regioni, le province e i comuni, proprietari o concessionari, d'intesa con gli enti pubblici delegati in materia di trasporto pubblico, si impegnano:

*a)* a definire, entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, programmi puntuali, strategicamente vantaggiosi ed economicamente sostenibili, finalizzati al ripristino delle attività di trasporto proprie anche attraverso l'apertura di procedure di gara volte a individuare operatori interessati allo svolgimento dei servizi;

*b)* a individuare modalità di valorizzazione che, attraverso la ricerca sul mercato di soggetti imprenditoriali interessati, siano in grado di abbinare le finalità universali del trasporto pubblico a quelle più propriamente commerciali connesse al campo del turismo e della promozione del territorio, anche coniugando, nell'ambito della medesima gara, l'oggetto relativo alla gestione dell'infrastruttura e alle sue pertinenze con quello relativo alla gestione dei servizi;

*c)* a garantire, nelle more dell'attuazione dei programmi di cui alle lettere *a)* e *b)*, la manutenzione necessaria a preservare la funzionalità dell'infrastruttura, non-

ché a impedire il degrado del patrimonio, ivi comprese le pertinenze.

2. Entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, in sede di prima applicazione, ed entro il 31 dicembre di ogni anno, Rete ferroviaria italiana Spa, nonché le regioni, le province e i comuni proprietari o concessionari di ferrovie, ferrovie urbane e tramvie extraurbane in disuso, individuano in appositi elenchi le infrastrutture e le pertinenze che intendono dismettere.

3. Le proposte di dismissione relative a infrastrutture di proprietà di Rete ferroviaria italiana Spa devono essere sottoposte al vaglio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale, acquisito il parere della regione territorialmente competente, ne decide l'accoglimento o il rigetto.

4. Le dismissione di una ferrovia, di una ferrovia urbana, di una tramvia extraurbana, o di una parte di esse, con le relative pertinenze, ne comporta l'inserimento nell'elenco di cui al comma 4 dell'articolo 1.

#### Art. 5.

##### *(Finanziamento)*

1. La realizzazione degli interventi di recupero delle infrastrutture di cui agli articoli 2, 3 e 4, è subordinato alla predisposizione da parte dei soggetti concessionari di programmi dettagliati di attività, nei quali siano individuate anche le relative risorse finanziarie da destinare alla copertura degli interventi stessi.

2. Al fine di concorrere al reperimento delle risorse di cui al comma 1 è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti, un fondo con dotazione pari a 2 milioni di euro per l'anno 2015, a 5 milioni di euro per l'anno 2016 e a 10 milioni di euro



per l'anno 2017, a cui possono accedere regioni, province e comuni per:

a) cofinanziare programmi di partenariato pubblico-privato volti a riconvertire le ferrovie in disuso e dismesse secondo quanto disposto dagli articoli 2, 3 e 4;

b) favorire l'accesso a fondi europei da destinare alle medesime finalità di cui all'articolo 1.

3. I finanziamenti destinati alle ferrovie dismesse, di cui agli articoli 2 e 3, vengono prioritariamente concessi a enti locali o reti di enti locali che si connettano in una rete nazionale di mobilità dolce, promossa dal Ministero dell'infrastrutture e trasporti, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con le associazioni di settore.

#### Art. 6.

##### *(Copertura finanziaria)*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2015, a 5 milioni di euro per l'anno 2016 e a 10 milioni di euro per l'anno 2017, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2015-2017, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2015, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.





